



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.6/2006/5
30 mars 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques des transports

Cinquante-septième session

Genève, 7-9 juin 2006

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**MISE EN PLACE DE BASES DE DONNÉES ET DE SYSTÈMES D'INFORMATION
SUR LES TRANSPORTS**

Rapport de situation sur la base de données du projet d'autoroute
transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

Note du secrétariat

Note: Le présent document est fondé sur le rapport du Bureau central du projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) sur les progrès accomplis dans la mise en place de la base de données.

A. MISE EN PLACE DES SYSTÈMES

1. Les activités de collecte et de traitement des données du projet TEM ont démarré dès 1977. Pendant de nombreuses années, elles ont été limitées aux données de base sur l'état d'avancement du réseau d'autoroutes TEM et du corridor TEM, c'est-à-dire les liaisons routières existantes devant être ultérieurement remplacées par des autoroutes TEM.

2. Dans le cadre de l'élargissement des activités du projet au milieu des années 80, le besoin s'est fait sentir de rassembler des données supplémentaires sur les principaux paramètres géométriques de ces liaisons, ce qui a entraîné la création de deux bases de données (TEMSTAT 1 et TEMSTAT 2). TEMSTAT 1 rend compte de l'état du réseau autoroutier TEM tel qu'il est actuellement ou tel qu'il sera à l'avenir, tandis que TEMSTAT 2 rend compte de l'état du système routier national, qui remplit les fonctions de liaisons manquantes, ainsi que des routes E (AGR) et des liaisons TINA restantes.

3. Les données suivantes (jusqu'à l'année 2005) ont été emmagasinées dans des bases de données au Bureau central du projet TEM à Varsovie:

- Numéro de l'autoroute ou de la route (internationale ou nationale);
- Longueur des tronçons (en service, en construction ou prévus);
- Nombre de chaussées ou de voies;
- Largeur des voies et des accotements;
- Gradient maximal;
- Longueur des tronçons en agglomération;
- Longueur des routes pour lesquelles la vitesse maximale par construction est inférieure à 60 km/h;
- Longueur des rampes manquantes;
- Longueur des ponts ayant une portance inférieure à 60 t;
- Nombre de passages à niveau;
- Nombre de passages souterrains d'une hauteur inférieure à 4,5 m;
- Temps de voyage estimés (voitures, camions);
- Volumes du trafic (trafic moyen journalier annuel-TMJA) selon le dernier recensement (camions, autobus et autres véhicules).

La collecte et le traitement des données se font selon un système de référence uniforme comportant des tronçons, des sous-tronçons et des portions de sous-tronçons.

4. Suite à la décision prise par le Comité directeur du projet TEM à sa vingt-sixième session (25-27 novembre 1996, Genève), la collecte de données TEMSTAT a débuté en 1997. Les données ainsi recueillies sont traitées et analysées par le Bureau central du projet à Varsovie. À sa vingt-huitième session (22-26 novembre 1997, Genève), le Comité directeur a en outre décidé que les formules TEMSTAT et le système de référence seraient révisés et mis à jour tous les ans et qu'une réunion spéciale de coordination des experts chargés de fournir les données serait aussi convoquée chaque année.

5. Conformément à cette décision, les réunions de coordination et de formation TEMSTAT ont eu lieu à Istanbul (Turquie, 25-27 mars 1998), à Prague (République tchèque, 30 mars-1^{er} avril 1998), à Vilnius (Lituanie, 7-9 avril 1999) et à Budapest (Hongrie, 17-19 avril 2000, 18-20 avril 2001, 8 et 9 avril 2002 et 19-21 mai 2003) et de nouveau à Prague (18 et 19 mars 2004 et 7 et 8 mars 2005). La dernière réunion s'est encore tenue à Prague les 16 et 17 mars 2006.

6. À ces réunions ont été examinés et clarifiés, pays par pays, les problèmes liés à la collecte et au traitement des données TEMSTAT, ainsi qu'au système de référence et à la cartographie.

7. Depuis 1999, les correspondants des 13 pays qui participent au projet font parvenir au Bureau central du projet TEM, par voie électronique, les données sur l'état du réseau au 1^{er} janvier de chaque année. Ces informations sont aussi employées pour décrire tous les ans l'état du réseau TEM (voir annexe 1).

8. En ce qui concerne les cartes TEMSTAT, le Bureau central du projet TEM est en mesure d'établir les types fondamentaux suivants de cartes au format ArcView:

- Cartes représentant l'état actuel du corridor TEM et du réseau des grandes routes (AGR, TINA) dans la région TEM;
- Cartes représentant le réseau autoroutier existant (en service) ou futur (en construction, en phase de conception ou prévu) à un horizon donné;
- Cartes représentant les flux de trafic actuels ou prévus à un horizon donné.

Ces cartes peuvent couvrir soit l'ensemble de la région TEM, soit des différents pays membres, soit des secteurs donnés (par exemple, le voisinage d'une grande ville ou d'une agglomération industrielle).

9. Chaque année, depuis 2000, à partir des données transférées par les pays membres du projet TEM, le Bureau central du projet TEM établit, généralement à une échelle de 1:750 000, les cartes représentant l'infrastructure routière ou autoroutière TEMSTAT de chacun de ces pays et les tient à leur disposition sous la forme d'un tirage sur papier ou par voie électronique. L'assemblage des cartes TEMSTAT des différents pays permet par ailleurs d'obtenir la carte de l'ensemble de la région TEM.

10. En outre, depuis fin 2002, les données TEMSTAT transférées par voie électronique par les pays membres et traitées par le Bureau central du projet TEM sont reliées de manière interactive au système cartographique, de manière à permettre l'introduction automatique dans les cartes

concernées des changements annuels signalés en matière d'infrastructure, et à achever le passage du système cartographique TEMSTAT au SIG pleinement fonctionnel.

11. Conformément au programme de travail du projet TEM pour la période 2001-2004, qui fait partie intégrante de l'Accord portant création du Fonds d'affectation spéciale TEM, l'élaboration du plan directeur TEM a débuté en octobre 2003. Cette activité s'inscrivait également dans le cadre de la Stratégie à court terme pour une intégration plus poussée du projet TEM dans le nouvel environnement européen en matière de transport, dont l'adoption représentait l'un des plus importants résultats de la trente-sixième session du Comité directeur, tenue à Genève du 4 au 6 décembre 2001.

12. À sa quarante-troisième session, tenue à Vienne du 13 au 15 juin 2005, le Comité directeur a été saisi, pour examen et suite éventuelle, des principales conclusions du projet de plan directeur, qui concerne 13 pays membres du TEM et 8 pays non membres. Après un débat approfondi, ce document a été approuvé. Parmi les résultats escomptés les plus importants, on peut citer l'évaluation et le classement par ordre de priorité de 319 projets TEM représentant une valeur de quelque 50 milliards d'euros selon des méthodes multicritères. Le document final du plan directeur a vu le jour en septembre 2005.

13. Au nombre des autres grandes réalisations du plan directeur, on peut citer la proposition de création d'un réseau de base du plan directeur plus vaste, l'inventaire des problèmes posés par le franchissement des frontières, assorti de recommandations visant à améliorer la situation et de considérations relatives à l'infrastructure de transport spécifique pour les camions et les autocars, ainsi que la série de 30 cartes du plan directeur, certaines couvrant les 21 pays concernés.

14. À sa quarante-quatrième session, tenue à Genève du 5 au 7 décembre 2005, le Comité directeur a approuvé une liste de mesures de suivi du plan directeur TEM pour l'année 2006, axées sur sa mise en œuvre.

15. L'élaboration et l'exécution du plan directeur TEM ont rendu nécessaire la collecte de données supplémentaires qui serviront à la définition et à l'évaluation en ligne des projets prioritaires, au moyen de la méthode d'évaluation approuvée et élaborée par les consultants externes (voir tableaux ci-après, annexes 2 à 4).

Annexe 1

ÉTAT DU RÉSEAU TEM (au 1^{er} janvier 2005)

PAYS	Longueur totale	PROGRAMMÉ (étude, avant-projet et phase de conception)		EN CONSTRUCTION		EN SERVICE		INDICATEURS COMPARATIFS		
	Km	Chaussée unique	Chaussée double	Chaussée unique	Chaussée double	Chaussée unique	Chaussée double	Pourcentage par rapport à la longueur totale du projet TEM	État d'avancement de la construction (pourcentage de la longueur en construction)	degré d'achèvement (pourcentage de la longueur en service)
N° colonne	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AUTRICHE	485	-	-	35	22	35	428	2,10	8,1	91,9
BOSNIE-HERZÉGOVINE	331	-	319	-	-	-	12	1,40	-	3,6
BULGARIE	925	-	617	-	15	19	274	4,00	1,6	30,7
CROATIE	1 465	31	508	6	161	88	742	6,30	11,2	53,7
GÉORGIE	1 053	-	1 045	-	-	-	8	4,50	-	0,8
HONGRIE	1 658	638	276	15	101	67	522	7,10	6,6	33,5
ITALIE	1 519	-	-	-	4	-	1 515	6,50	0,3	99,7
LITUANIE	731	204	12	-	-	254	466	3,10	-	81,1
POLOGNE	3 317	312	2 178	-	135	86	607	14,20	4,1	19,6
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	987	-	359	26	85	-	543	4,20	9,9	55,0
ROUMANIE	3 026	-	2 631	-	202	-	201	13,00	6,7	6,6
SLOVAQUIE	932	-	527	3	45	577	355	4,00	5,0	69,1
TURQUIE	6 896	-	378	-	293	3 659	2 566	29,60	4,2	63,7
TOTAL	23 325	1 185	8 850	85	1 063	4 785	8 239	100,00	4,7	45,6

ÉTAT DU RÉSEAU TEM (existant et programmé)

PAYS:

DATE:

TRONÇON		SOUS-TRONÇON ET PORTION DE SOUS-TRONÇON		NUMÉRO DE ROUTE E	NUMÉRO DE ROUTE NATIONALE/VOIE EXPRESS	PORTION DU RÉSEAU DE BASE DU PLAN DIRECTEUR TEM	N° D'IDENTIFICATION DU PROJET	PROJET DE PLAN DIRECTEUR CONNEXE	DE	À	TYPE DE ROUTE (ACTUELLEMENT/À L'AVENIR)	LONGUEUR EN KM	NOMBRE DE VOIES (ACTUELLEMENT/À L'AVENIR)	EN SERVICE (KM)		EN CONSTRUCTION (KM)		PROGRAMMÉ (Km) (PRÉVU OU CONÇU)		ANNÉE DE DÉBUT/ANNÉE DE FIN	TYPE DE PÉAGE	VOLUME DU TMJA EN 2005	POURCENTAGE DE CAMIONS ET D'AUTOBUS EN 2005	VOLUME DU TMJA EN 2010	POURCENTAGE DE CAMIONS ET D'AUTOBUS EN 2010	VOLUME DU TMJA EN 2015	POURCENTAGE DE CAMIONS ET D'AUTOBUS EN 2015	VOLUME DU TMJA EN 2020	POURCENTAGE DE CAMIONS ET D'AUTOBUS EN 2020	COÛTS DE CONSTRUCTION ESTIMÉS (EN MILLIONS D'EUROS)	FINANCEMENT DU PROJET (GARANT/NON GARANTI)	SOURCE DE FINANCEMENT				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31						

ÉTAT DES TRONCONS DU RÉSEAU E NE CORRESPONDANT PAS À DES AUTOROUTES (NI À DES VOIES EXPRESS)

PAYS:

DATE:

PAGE:

TRONÇON	PROJET DE PLAN DIRECTEUR CONNEXE		DE	À	LONGUEUR EN KM	NOMBRE DE VOIES (ACTUELLEMENT/À L'AVENIR)	LARGEUR DES VOIES (M)	LARGEUR DE LA BANDE D'ARRÊT D'URGENCE (M)	GRADIENT MAXIMAL (%)	LONGUEUR DES ROUTES EN AGGLOMÉRATION (KM)	LONGUEUR DES ROUTES POUR LESQUELLES LA VITESSE MAXIMALE PAR CONSTRUCTION EST INFÉRIEURE À 60KM/H (KM)	LONGUEUR DES RAMPES MANQUANTES (KM)	NOMBRE DE PONTS AYANT UNE PORTANCE INFÉRIEURE À 60 T	NOMBRE DE PASSAGES À NIVEAU	NOMBRE DE PASSAGES SOUTERRAINS D'UNE HAUTEUR INFÉRIEURE À 4,5 M	VOLUME DU TMJA EN 2005	POURCENTAGE DE CAMIONS ET D'AUTOBUS EN 2005	VOLUME DU TMJA EN 2010	POURCENTAGE DE CAMIONS ET D'AUTOBUS EN 2010	VOLUME DU TMJA EN 2015	POURCENTAGE DE CAMIONS ET D'AUTOBUS EN 2015	VOLUME DU TMJA EN 2020	POURCENTAGE DE CAMIONS ET D'AUTOBUS EN 2020	COÛTS DE CONSTRUCTION DU PROJET DE PLAN DIRECTEUR CONNEXE (EN MILLIONS D'EUROS)	FINANCEMENT DU PROJET DE PLAN DIRECTEUR CONNEXE (GARANTI/NON GARANTI)	SOURCE DE FINANCEMENT DU PROJET DE PLAN DIRECTEUR CONNEXE				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Annexe 4**PROJET DE QUESTIONNAIRE STANDARD CONCERNANT LE CONTRÔLE
DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DIRECTEUR TEM**

(à utiliser pour les projets de plan directeur des trois premières catégories de priorité uniquement)

Pays:

Année:

N°	Type	Critère	Données	Note
1	Définition du projet	Numéro d'identification du plan directeur du projet ¹		
2		Priorité du plan directeur (catégorie/classe)	/	
3		N° de la partie TEM du sous-tronçon ²		
4		Numéro de la route E ³		
5		Identification du projet (de/à) ⁴	/	
6		Emplacement sur le réseau ⁵		
7	Description du projet	Type de route (actuellement/à l'avenir) ⁶	/	
8		Nature du projet ⁷		
9		Stade du projet ⁸		
10		Type de péage ⁹		
11		Longueur du projet en km		
12		Nombre de voies (actuellement/à l'avenir) ¹⁰	/	
13		Année de (début/fin) ¹¹ (PD/réelle) ¹²	/	

¹ Pour les nouveaux projets (ne figurant pas dans le plan directeur), utiliser le MASQUE DE SAISIE 2A des plans directeurs (Fiche de projet concernant une route ou une infrastructure s'y rapportant) en lieu et place du présent questionnaire.

² Pour les projets n'appartenant pas au réseau TEM, la case «données» reste vide.

³ Pour les projets n'appartenant pas au réseau AGR (routes E), la case «données» reste vide.

⁴ Peut être remplacée par un autre type de description, par exemple «contournement de...».

⁵ Veuillez indiquer si le projet appartient à un ou plusieurs des réseaux suivants: TEM, TEN-T, BB = réseau de base du plan directeur, MA = Axes multimodaux adoptés par le Groupe de haut niveau.

⁶ Route, voie express (accès contrôlé) ou autoroute.

⁷ Nouvelle construction, reconstruction, modernisation ou réfection de la chaussée.

⁸ Planification, étude, conception ou construction.

⁹ Tout électronique, mixte (manuel + électronique), tout manuel, vignette ou aucun.

¹⁰ Veuillez indiquer les chaussées doubles en insérant un «x» entre les voies séparées.

¹¹ Si l'année de fin ne correspond pas à l'année de la mise en service, prière de spécifier cette dernière (mise en service).

N°	Type	Critère	Données	Note
14	Volume de trafic	TMJA en 2005 (PD/recensement 2005) ¹³	/	
15		Pourcentage de camions et d'autobus en 2005 (PD/recensement) ¹³	/	
16		TMJA en 2010 (PD/prévisions à l'horizon 2010) ¹⁴	/	
17		Pourcentage de camions et d'autobus en 2010 (PD/prévisions) ¹⁴	/	
18		TMJA en 2015 (PD/prévisions à l'horizon 2015) ¹⁴	/	
19		Pourcentage de camions et d'autobus en 2015 (PD/prévisions) ¹⁴	/	
20		TMJA en 2020 (PD/prévisions à l'horizon 2020) ¹⁴	/	
21		Pourcentage de camions et d'autobus en 2020 (PD/prévisions) ¹⁴	/	
22	Financement & économie	TRI (%) (PD/réel) ¹⁵	/	
23		Coût total du projet (en millions d'euros) (PD/réel) ¹²	/	
24		Coûts de construction totaux (en millions d'euros) (PD/réels)	/	
25		Financement du projet – % garanti (PD/réel) ¹²	/	
26		Financement du projet – % pas encore garanti (PD/réel)	/	
27		Source(s) de financement ¹⁶		

¹² PD = plan directeur.

¹³ Données prévisionnelles du plan directeur 2005/résultats du recensement de 2005 (si ces dernières données ne sont pas disponibles, indiquer seulement les données prévisionnelles du plan directeur).

¹⁴ Données prévisionnelles du plan directeur/prévisions nationales récentes.

¹⁵ Taux de rendement interne (si non disponible, insérer l'estimation la plus fiable assortie de la mention «estimation réelle» dans la case «Note»).

¹⁶ NT = budget national, BK = prêts bancaires, GR = subventions, PR = secteur privé, TL = recettes des péages.